



Autobahn- Eckverbindung Bremen A 281

Baubeginn Bauabschnitt 2/2

Herausgeberin

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen

Bauherr



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Projektmanagement

DEGES

Herausgeberin

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen

Bauherr



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Projektmanagement

DEGES



Nachdem die Realisierung des Bauabschnittes 4 Anfang 2019 begonnen hat, freue ich mich nun darüber, Baureife für den Bauabschnitt 2/2 – den letzten der A 281, zwischen dem Neuenlander Ring und der Kattenturmer Heerstraße – zu haben. Damit wird der Autobahnring um Bremen geschlossen.

Mir ist bewusst, dass es ein langes Ringen gerade um diesen Abschnitt gegeben hat. Erst mit dem Runden Tisch und der intensiven Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger konnte die städtebauliche Ergänzungsplanung für den Bauabschnitt 2/2 erarbeitet werden. So werden ansonsten erforderliche Lärmschutzwände durch einen Tunnel- und Trogbauwerk ersetzt, was zu einer deutlichen Verbesserung für Lärmschutz, Luftreinheit und Wohnqualität in diesem Bereich führt.

Für diese Verbesserungen beteiligt sich Bremen mit ca. 39 Millionen Euro an der Realisierung der Maßnahme. Der Bund investiert weitere rund 160 Millionen Euro in die zwei Kilometer lange Strecke zwischen dem 2008 für den Verkehr freigegebenen BA 2/1 im Bereich des Neuenlander Ringes und dem Knotenpunkt Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße.

Allen, die sich engagiert und konstruktiv in das Verfahren eingebracht haben, möchte ich meinen Dank aussprechen, obwohl ich weiß, dass nicht jeder Wunsch erfüllt werden konnte. Dieses Schlussstück wird verkehrliche Entlastungen bringen, ganz besonders für die Neustadt, aber auch insgesamt für das Bremer Stadtstraßennetz und das Bremer Kreuz.

Mit dem Ringschluss stärken wir die Wirtschaft der Region und die bremischen Wirtschaftsstandorte, insbesondere den Flughafen, die Bremer Häfen und das Güterverkehrszentrum.

Doch bevor es soweit ist, werden die Bauarbeiten für die Stadtteile ›Links der Weser‹ eine große Herausforderung darstellen, denn in dieser Zeit soll und muss der Verkehr weiterlaufen. Für viele Anwohnerinnen und Anwohner, das Auto nutzende Pendlerinnen und Pendler wird es zu Einschränkungen kommen. Dafür bitte ich Sie um Verständnis und Geduld.

Allen Projektbeteiligten danke ich für ihr Engagement bei der Planung und der Realisierung der A 281.

Dr. Maike Schaefer

Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Eine moderne, gut ausgebaute und leistungsfähige Infrastruktur ist eine wesentliche Grundlage für eine pulsierende Wirtschaft und damit eine der großen Aufgaben für unser Land. Der Bund investiert erhebliche Summen in den Erhalt und Ausbau unserer Verkehrsadern und in die einzelnen Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße – und dies auch in Zeiten mit schwierigen Randbedingungen.

Die Autobahn-Eckverbindung A 281 in Bremen ist seit 1985 in den Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen enthalten. Mit den beiden vorhandenen Autobahnen A 1 und A 27 entsteht ein Autobahnring um Bremen. Die Fertigstellung dieser für das Land Bremen und den Bund gleichermaßen wichtigen Fernstraßenbaumaßnahme rückt mit dem Baubeginn des Bauabschnittes 2/2 in greifbare Nähe.

Mit dem Schließen des Autobahnringes werden der hoch belastete Verkehrsknotenpunkt Bremer Kreuz sowie Teile des Bremer Stadtstraßennetzes massiv vom Verkehr entlastet und es wird mit dieser zusätzlichen Autobahn eine Verbesserung der Verkehrssituation im gesamten nordwestdeutschen Raum erreicht. So können durch die Aufhebung der trennenden Wirkung der Weser Wirtschaftsräume neu zusammenwachsen und die Region neue Impulse erfahren. Große Profiteure dieses Autobahnringes sind die Menschen, die an bisher hochbelasteten Straßen wohnen, sowie die großen Verkehrserzeuger Häfen, Güterverkehrszentrum und Flughafen.

Vier Bauabschnitte wurden bereits realisiert und unter Verkehr genommen, der Bau der Weserquerung wurde 2019 gestartet, und mit dem nun anstehenden Baubeginn für den letzten Bauabschnitt der A 281 wird der Weg dafür bereitet, den Autobahnring zwischen dem Neuenlander Ring und der Kattenturmer Heerstraße zu schließen. Alleine für die bauliche Umsetzung dieser beiden letzten Bauabschnitte investiert der Bund noch einmal rund 677 Millionen Euro. Bremen beteiligt sich mit 39,4 Millionen Euro.

Allen, die sich für die Realisierung der A 281 eingesetzt und zu ihrem Gelingen beigetragen haben, gebührt mein besonderer Dank.

Enak Ferlemann, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Autobahn-Eckverbindung Bremen A 281

Mit Realisierung der Autobahn-Eckverbindung A 281 in Bremen entsteht in Verbindung mit den beiden vorhandenen Autobahnen A 1 und A 27 ein Autobahnring um Bremen. Die Umsetzung dieser Fernstraßenbaumaßnahme ist Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen, wie unter anderem deutlich formuliert in der Koalitionsvereinbarung der Bremischen Bürgerschaft für die Legislaturperiode 2019 bis 2023. Hier steht: »Die Vollendung des Autobahnringes durch die A 281 werden wir sicherstellen...«

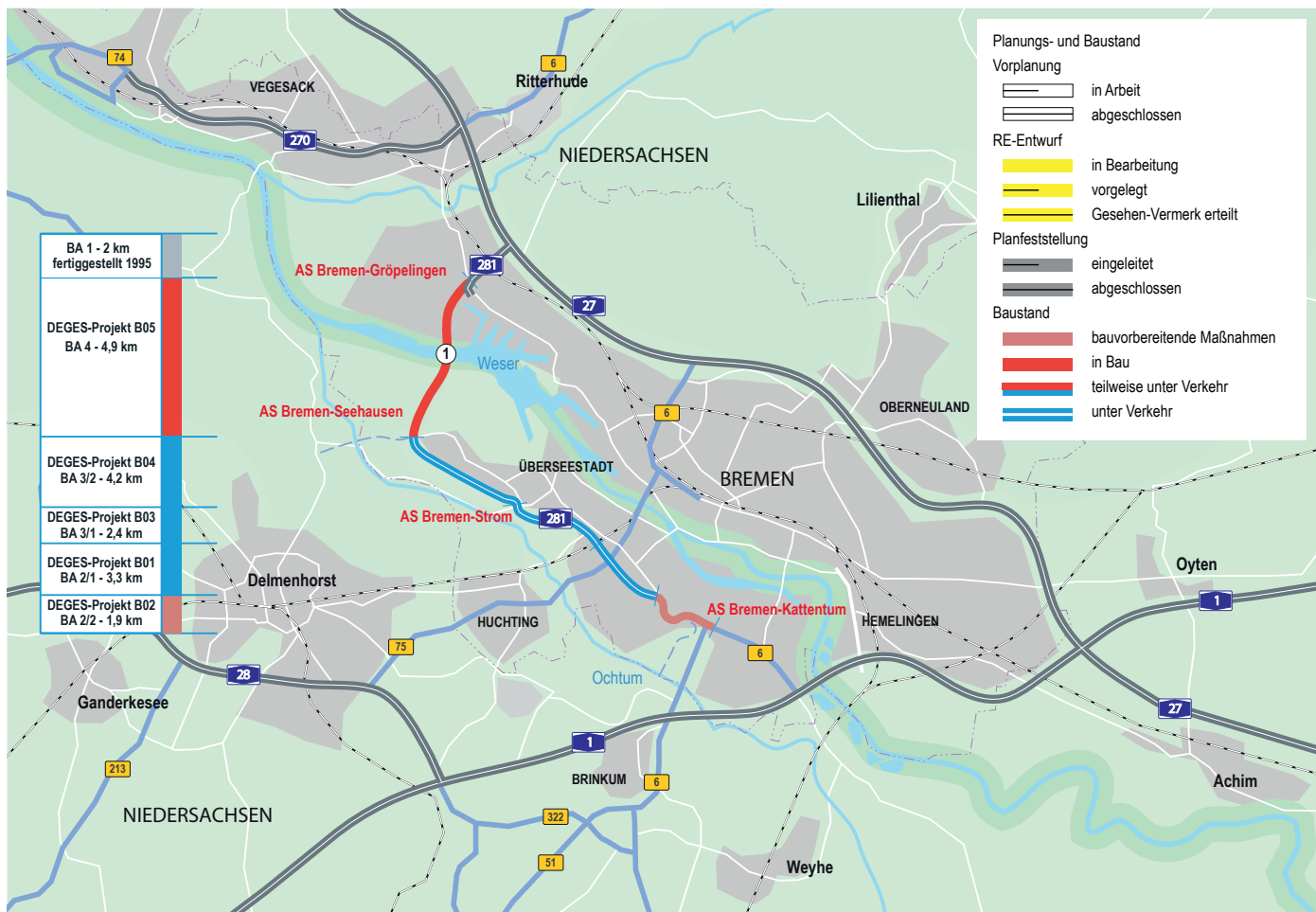
Durch die neue Autobahn-Eckverbindung ist eine deutliche Verkehrsverbesserung für den gesamten nordwestdeutschen Raum zu erwarten. Die A 281 ist durch ihre Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz für den Bestand und die Entwicklung von Güterverkehrszentrum (GVZ), Häfen und Flughafen von großer Bedeutung. Sie dient zur Verkehrsentlastung der A 27, der A 1 und damit des Bremer Kreuzes sowie der B 6 / B 75 und weiteren Hauptverkehrsstraßen.

Wegen des hohen Investitionsvolumens von mittlerweile rund 1 Mrd. EUR für die Bauabschnitte 2/1, 2/2, 3/1, 3/2 und 4 war es erforderlich, die Autobahn-Eckverbindung abschnittsweise zu planen und zu bauen. Als erster Bauabschnitt wurde Mitte der 1990er Jahre der Bauabschnitt 1 zwischen A 27 und Hafenrandstraße realisiert.

Weitere Teile der Gesamtmaßnahme »Autobahn-Eckverbindung A 281« – die Bauabschnitte BA 2/1, BA 3/1 und BA 3/2 – sind bereits fertiggestellt. Die Bauabschnitte 2/2 und 4 (Weserquerung/Tunnel) müssen noch gebaut werden, für den BA 4 erfolgte der erste Spatenstich am 10. Januar 2019.

Die gegenwärtige und prognostizierte Verkehrssituation im Land Bremen erfordert den Neubau einer Umfahrung Bremens. Die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe sind in einigen Wohnquartieren entlang der Neuenlander Straße und der Senator-Apelt-Straße seit vielen Jahren unerträglich. Der gesamte Ziel- und Quellverkehr des GVZ und des Neustädter Hafens quält sich über die Bundesstraße 75 bzw. den Zubringer Arsten und im weiteren über

Darstellung der Gesamtmaßnahme A 281



die Neuenlander Straße. Mit der Umsetzung des Bauabschnittes 1 in 1995, der Bauabschnitte 2/1 und 3/1 bis 2008 sowie des Bauabschnittes 3/2 bis 2014 war es möglich, einen Teil der ehemals hochbelasteten Stadtstraßen wesentlich vom Verkehr zu entlasten und damit einen Teil der Wohnquartiere zu beruhigen. Jetzt gilt es, mit den verbleibenden Bauabschnitten 4 und 2/2 den Ringschluss fertigzustellen und dem Verkehr zu übergeben, damit die Autobahn-Eckverbindung A 281 ihre gesamte Wirkung entfalten kann. Denn die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 lässt ein tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) zwischen 25.000 und 55.000 Fahrzeugen erwarten.

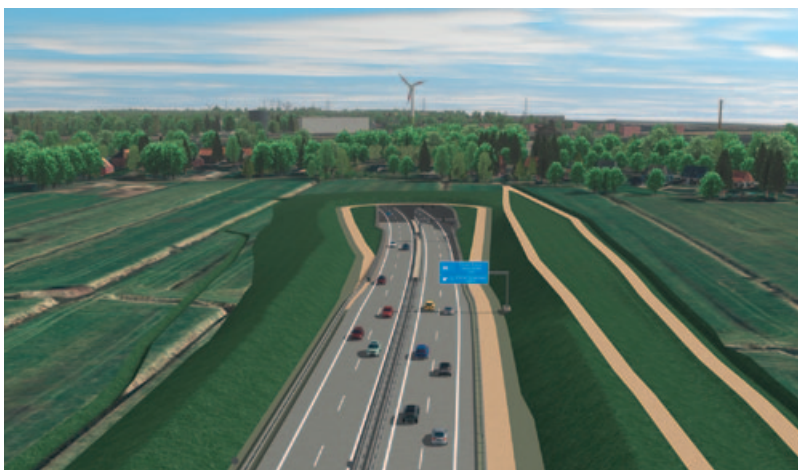
Der Bau dieser innerstädtischen Autobahn ist eine enorme Herausforderung – sowohl an die Planung und Realisierung als auch an alle Anwohner vor Ort und die täglichen Pendler. Gerade durch den baulichen Eingriff in das vorhandene und stark belastete Straßennetz bzw. in vorhandene Strukturen gilt es, die Belange der Anwohner und Eigentümer angemessen zu berücksichtigen. Ebenfalls sind umfangreiche Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes zu würdigen.

Mit einem wichtigen Kernelement der A 281, der neuen Weserquerung (Tunnel), wird die trennende Wirkung der Weser für den Kfz-Verkehr aufgehoben. Mit dem Bauabschnitt 2/2 wird der bereits realisierte Teil der A 281 über den Zubringer Arsten mit der A 1 verbunden.

Neben der spürbaren Entlastung der bestehenden Autobahnen A 1 und A 27 sowie der Stephanibrücke im Zuge der B 6 sind auch erhebliche Entlastungen entlang des Straßenzuges Neuenlander Straße – Senator-Apelt-Straße prognostiziert. So werden beste Voraussetzungen zur städtebaulichen Revitalisierung der dort gelegenen Wohnquartiere geschaffen.

Wirtschaftlich wichtig für das gegenwärtig aufstrebende Güterverkehrszentrum (GVZ), für die Bremischen Häfen sowie den Bremer Flughafen ist die Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz.

Die dringende Notwendigkeit der Autobahn-Eckverbindung A 281 wird zudem in den Bedarfsplänen der aktuellen Ausbaugesetze dokumentiert. Die beiden noch zu bauenden Abschnitte befinden sich in der höchsten Prioritätsstufe »vordringlicher Bedarf« bzw. »fest disponiert«.



*Hohe Verkehrsbelastung in der Neuenlander Straße (oben),
Visualisierung eines Überfluges –
QR-Code einscannen (Mitte),
Visualisierung: Bauabschnitt 4 mit
Tunnelportal Blick Richtung Seehausen
(unten)*

Bisher fertiggestellte Bauabschnitte

Bauabschnitt BA 2/1

Verlauf zwischen Warturmer Heerstraße und Neuenlander Ring

Planfeststellungsbeschluss: 2002

Länge: 3.300 m

Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 55.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 244 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 5 Jahre

Bauabschnitt BA 3/1

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und Warturmer Heerstraße

Planfeststellungsbeschluss: 2003

Länge: 2.400 m

Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 30.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 47 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 3 Jahre

Mitte/Ende der 1990er Jahre begann die Planung der weiteren Bauabschnitte. Gestartet wurde mit dem BA 2/1 zwischen Warturmer Heerstraße und Neuenlander Ring. Mit diesem ca. 3,3 km langen und 244 Mio. EUR teuren Abschnitt wurde ein erster Teil der Neuenlander Straße massiv entlastet, und rund um den Flughafen und die neue Autobahn entstand durch Neuordnung des ehemaligen Großmarktes mehr Platz für Dienstleistungseinrichtungen und technologieorientiertes Gewerbe mit guter Verkehrsanbindung. Angesichts der hochwertigen Nutzung und der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten wurde diesem Bauabschnitt eine hohe stadtgestalterische Bedeutung beigemessen. Gut sichtbar ist diese Absicht bei der anspruchsvollen und abwechslungsreichen Gestaltung der neuen Hochstraße zwischen Duckwitzstraße und Neuenlander Ring. Die stützenarme Ausführung sorgt für den optischen Zusammenhang der Airport-Stadt. Markantes Kennzeichen dieses Autobahnabschnittes ist die optisch beeindruckende Schrägseilbrücke mit 50 Meter hohen Pylonen und 127 Metern Spannweite. Durch den Einsatz transparenter Lärmschutzwände wurde neben dem Zweck des Lärmschutzes die trennende Wirkung der Autobahn erheblich gemildert.

Dieser Bauabschnitt wurde nach gut fünf Jahren Bauzeit Anfang 2008 für den Verkehr freigegeben.

*Bauabschnitt 2/1:
Schrägseilbrücke
über den
Flughafendamm*



In Richtung des Güterverkehrszentrums (GVZ) schließt der BA 3/1 an. Dieser ca. 2,4 km lange und 47 Mio. EUR teure Bauabschnitt wurde leicht zeitversetzt geplant und zusammen mit dem BA 2/1 realisiert. Der Abschnitt verläuft zwischen dem BA 2/1 und dem Anschluss an das GVZ parallel zur Senator-Apelt-Straße, die hierdurch massiv vom starken Verkehr, insbesondere vom Lkw-Verkehr, entlastet wird. Über die beiden Anschlussstellen im Bereich der Stromer Landstraße sowie in Verlängerung der Hafentorstraße/Senator-Apelt-Straße ist eine zügige Anbindung des GVZ, des Hafensbereichs sowie des Stadtteils Woltmershausen/Rablinghausen optimal gewährleistet. Den gestalteten Bauwerken in diesem Bauabschnitt liegt der maritime Gedanke zugrunde. Ein markantes Bauwerk im BA 3/1 ist die seilverspannte Fußgängerbrücke im Zuge der Visbeker Straße als Verbindung zwischen dem Wohn- und Kleingartengebiet. Der ca. 30 m hohe Pylon mit seinen vier Seilpaaren und dem Gittermast ist einem Hafenkran nachempfunden. Der Fußpunkt des Pylons lagert auf einem Kugelgelenk.

Wegen der wenig tragfähigen Böden war es erforderlich, große Mengen an Sand in diesen Trassenbereich zu fahren, um die Weichschichten im Untergrund durch Vorbelastung soweit zu konsolidieren, dass nach Fertigstellung der Baumaßnahme keine Setzungen mehr auftreten können.

Zum Schutz gegen Lärm wurden auf beiden Seiten der Autobahn begrünte Lärmschutzwälle errichtet.

Wegen des geländenahen Trassenverlaufes und der deutlich geringeren Investitionskosten konnte dieser Bauabschnitt nach ca. 3,5 Jahren Bauzeit gemeinsam mit dem BA 2/1 im Jahre 2008 für den Verkehr freigegeben werden.



Autobahn-Eckverbindung 281: bisher gebaute Bauabschnitte 2/1, 3/1 und 3/2 sowie noch zu bauende Abschnitte 2/2 und 4

Weitere Zahlen zu den Bauabschnitten 2/1 und 3/1:

- 140.000 m² Fahrbahnfläche asphaltiert
- ca. 80 Bauwerke erstellt
 - davon 2 Hochstraßen mit 1.122 m und 225 m Länge
 - ein Trogbauwerk mit 535 m Länge
 - 10 Brückenbauwerke
 - 17 Bauwerke im Zuge von Gewässerquerungen
- 1.275.000 m³ Bodenbewegungen
 - davon ca. 760.000 m³ Bodenmaterial geliefert und eingebaut
 - davon ca. 515.000 m³ Bodenmaterial ausgehoben (ca. 465.000 m³ wieder eingebaut, ca. 50.000 m³ entsorgt)
- 3.300 m Lärmschutzwände gebaut
- 2.900 m Lärmschutzwälle errichtet
- ca. 6.000 Bäume gepflanzt
- ca. 50.000 Sträucher gepflanzt

Bauabschnitt BA 3/2

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und AS Bremen-Seehausen

Planfeststellungsbeschluss: 2007

Länge: 4.200 m

Querschnitt: 4-streifig, mit Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 22.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 47 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 5,5 Jahre

Direkt an den BA 3/1 anschließend wurde der BA 3/2 geplant und gebaut. Im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Seehausen erfolgt die Verknüpfung mit der neuen Bundesstraße B 212n und die Weiterführung der A 281 als Bauabschnitt 4. Der Streckenverlauf orientiert sich an dem im Flächennutzungsplan der Hansestadt Bremen dargestellten Verlauf südlich des GVZ zwischen dem Entwässerungsgraben des GVZ und den ökologisch wertvollen Ausgleichsflächen südlich des Mühlenhauser Fleetes. Im Zuge der Entwurfsbearbeitung wurde die Verknüpfung der B 212n mit der A 281 berücksichtigt. Der Bauabschnitt 3/2 wurde als 4-streifige Autobahn mit Standstreifen umgesetzt.

Ökologische Baubegleitung

Eine besondere Herausforderung bei Planung und Bau des Abschnitts 3/2 bildeten die naturschutzfachlichen Anforderungen (u. a. die Verlegung eines Fleetes) sowie die schlechten Baugrundverhältnisse. Dieses hatte zur Folge, dass vor dem Baubeginn der Autobahn das vorhandene Fleet aus ökologischen Gründen verlegt werden musste. Dadurch verlängerte sich die Bauzeit um ca. zwei Jahre. Wegen der wenig tragfähigen Baugrundverhältnisse wurde der gesamte Trassenbereich mit Sand vorbelastet, um spätere Schäden durch Setzungen zu minimieren.

Überflughilfe für Fledermäuse



Neben den Überführungsbauwerken im Bereich der Anschlussstellen wurde in diesem Bauabschnitt eine Überflughilfe für Fledermäuse realisiert – hierdurch sollen Kollisionen zwischen Fledermäusen und dem Kfz-Verkehr minimiert werden.

Im Rahmen der baulichen Umsetzung des BA 3/2 erfolgte eine ökologische Baubegleitung, weil dieser Abschnitt zwischen Siedlungsrand und einem NATURA-2000-Schutzgebiet (EU-Vogelschutz für Wiesenvögel) und FFH-Gebiet für Grabenfische) verläuft. Dabei wurden umfangreiche Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen vorgenommen. Hierzu zählen fischpassierbare Stauanlagen, Wildschutzzäune mit Amphibiensperreinrichtungen, eine Überflughilfe für Fledermäuse sowie Routenvorgaben für Massentransporte.

Durch die verträgliche Gestaltung unvermeidbarer Eingriffe in den Naturhaushalt sowie dem Erhalt von Flora und Fauna auf hohem Niveau wurde das Projekt 2010 mit einer Medaille der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) ausgezeichnet.

Dieser ca. 4,2 km lange und 47 Mio. EUR teure Teil der Autobahn-Eckverbindung wurde im Herbst 2014 für den Verkehr freigegeben.

Bauabschnitt BA 4

Verlauf zwischen AS Bremen-Seehausen und AS Bremen-Gröpelingen

Planfeststellungsbeschluss: 2010

Länge: 4.900 m

Querschnitt: 4-streifig, teilweise mit Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 40.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 475 Mio. EUR

Bauzeit inkl. Bauvorbereitung: ca. 6,5 Jahre

Mit dem BA 4 soll der Anschluss der A 281 an die A 27 über den 1995 fertiggestellten ersten Bauabschnitt hergestellt werden. Herzstück des ca. 4,9 km langen Trassenabschnittes ist ein neuer Wesertunnel. Dieser knapp 1.680 m lange Tunnel (inklusive einer ca. 600 m langen Einhausung zum Schutz vor den Auswirkungen einer naheliegenden Schlackenkippe) soll nach dem aktuellen Stand der genehmigten Planunterlagen im Einschwimm- und Absenkverfahren und sich anschließenden Trogbauwerken hergestellt werden.

Zur Abwicklung der prognostizierten ca. 40.000 Kfz/24h ist ein zweizelliger Stahlbetonrechteckrahmen mit je 9,54 m lichter Zellenbreite und mehr als 5,10 m lichter Höhe als wasserundurchlässige Betonkonstruktion vorgesehen. Wegen seiner Länge sind gemäß der zu berücksichtigenden Richtlinien zur Ausstattung dieses Bauwerkes je Fahrrichtung zwei Pannenbuchten vorgesehen. Die Gesamtkosten für den 4. Bauabschnitt inkl. der Kosten für die Verknüpfung mit den beiden angrenzenden Abschnitten belaufen sich auf ca. 475 Mio. EUR.

Eine Verkehrsfreigabe für diesen 4. Bauabschnitt und damit die Schließung des Autobahnringes A 281 ist ab Ende 2025 /Anfang 2026 vorgesehen.

Maßgeblich für die bauliche Umsetzung des 4. Bauabschnittes ist das umfangreiche Tunnel- und Trogbauwerk. Wegen seines Verlaufs durch die Weser wird der Tunnel in zwei unterschiedlichen Bauverfahren realisiert. Die beiden Eingangsbereiche werden in herkömmlicher offener Bauweise und der Mittelbereich im sogenannten Einschwimm- und Absenkverfahren hergestellt.

Vor Beginn des tatsächlichen Einschwimmvorgangs muss der Bau des Tunnels in offener Bauweise erfolgen. Danach kann der restliche Abschnitt in offener Bauweise parallel zum Bau des Absenktunnels reali-



Darstellung des 4. Bauabschnitts mit seinem Herzstück, der Weserquerung

sirt werden. Für den Absenktunnel ist es erforderlich, eine Rinne für das Einschwimmen und Absenken der Elemente herzustellen. Hierfür werden Verbauwände vom Land und von der Weser aus in den Boden eingebracht, danach erfolgt der Bodenaushub. Im Bereich der Weser wird eine geböschte Baugrube hergestellt.

Wichtige Randbedingungen für die Herstellung des Tunnel- und Trogbauwerkes sind

- Aufrechterhaltung der Funktion der Hasenbüener Landstraße
- Beachtung der Bebauung im Umfeld der Baumaßnahme
- Beachtung des Hochwasserschutzes (Erfordernis zum Öffnen der Deiche)
- Berücksichtigung der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Weser
- Aufrechterhaltung der Infrastruktur auf dem Stahlwerke- und Holcim-Gelände

Vor dem Bau dieser Tunnel-Weserquerung muss das Baufeld sorgfältig vorbereitet werden. Dazu müssen im Trassenbereich des Bauabschnittes einige Gebäude abgerissen und Bäume gerodet werden, Leitungen der Ver- und Entsorger müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Infrastruktur auf dem Gelände der Stahlwerke und Holcim-Mahlwerk sind so herzurichten, dass in den Bauphasen und im Endzustand die Erschließung dieser beiden Firmen gewährleistet ist. Zudem müssen Bodenbelastungen und Kampfmittel entsorgt werden und die Brücke im Zuge der Carl-Benz-Straße muss neu hergestellt werden, um eine vernünftige Erschließung des Baufeldes organisieren zu können. Diese Maßnahmen wurden bereits begonnen.

Aktuell wird die Ausschreibung für das gesamte Tunnel- und Trogbauwerk sowie des Straßenbaus mit den dazugehörigen Erdarbeiten vorbereitet. Ziel ist es, im Frühjahr 2021 alle erforderlichen Ausschreibungsunterlagen zu veröffentlichen.



Freigeräumter Korridor



Kampfmittelsuche



Bauvorbereitung der Brücke Carl-Benz-Straße



Visualisierung: Knotenpunkt Bremen-Gröpelingen

Bauabschnitt BA 2/2

Mit dem Bauabschnitt BA 2/2 soll der 2008 für den Verkehr freigegebene BA 2/1 über den heutigen Zubringer Arsten mit der A 1 verbunden werden. Der knapp 2 km lange Abschnitt beginnt westlich des Neuenlander Ringes und endet am vorhandenen östlichen Trog im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße. Die Linienführung der Autobahn ist in diesem Abschnitt von vielen Zwangspunkten bestimmt. So wird der Bauabschnitt an die schon teilweise im BA 2/1 fertiggestellte Hochstraße angeschlossen, verläuft dann weiter ca. 400 m in Hochlage, um die Erschließung des Airbus-Werkes sicherzustellen und wird dann weiter in einem schmalen Korridor zwischen Airbus-Werk und den Gewerbetreibenden (z. B. Metro) geführt. Weiter in Richtung Osten war es erforderlich, die Eingriffe in private Grundstücke zu minimieren und gleichzeitig die Belange des Flughafenbetriebes zu erfüllen. Im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße mit Anschluss an den Zubringer Arsten war es wichtig, die Autobahn möglichst weit abgewandt von der Wohnbebauung in Huckelriede zu führen. Durch zahlreiche Zwangspunkte und der begrenzten Flächenverfügbarkeit soll die Autobahn hier mit einem 4-streifigen Querschnitt ohne Standstreifen gebaut werden. Der Planung wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde gelegt. Das heute vorhandene Tunnel-/Trogbauwerk wird durch ein neues Trogbauwerk West und einen ca. 205 m langen Tunnel ersetzt. Im bestehenden Trogbauwerk Ost werden zwei Segmente ersetzt, um den neuen Tunnel an das vorhandene Bauwerk anzuschließen. Größere Teile der Autobahn sind begrenzt durch Schutzwände. Hiermit soll einerseits der Lärmschutz sichergestellt werden, andererseits dienen diese Schutzwände zwischen Autobahn

und Airbus- bzw. dem Flughafen-Gelände als Sicht- und Blendschutz.

Ein wesentliches Ziel dieser Maßnahme ist die deutliche Entlastung der Neuenlander Straße, die heute in diesem Bereich mit mehr als 50.000 Kfz/24 (davon ca. 17% Schwerverkehrsanteil) belastet ist und damit keine ausreichende Leistungsfähigkeit bietet. Eine weitere Zunahme der Verkehrsstärke wäre im vorhandenen Verkehrsnetz nicht mehr zu verkraften. Mit der prognostizierten Entlastung der Neuenlander Straße auf ca. 10.000 Kfz/24h wird die Lärm- und Abgassituation deutlich verbessert und damit die Wohn- und Aufenthaltsqualität deutlich erhöht.

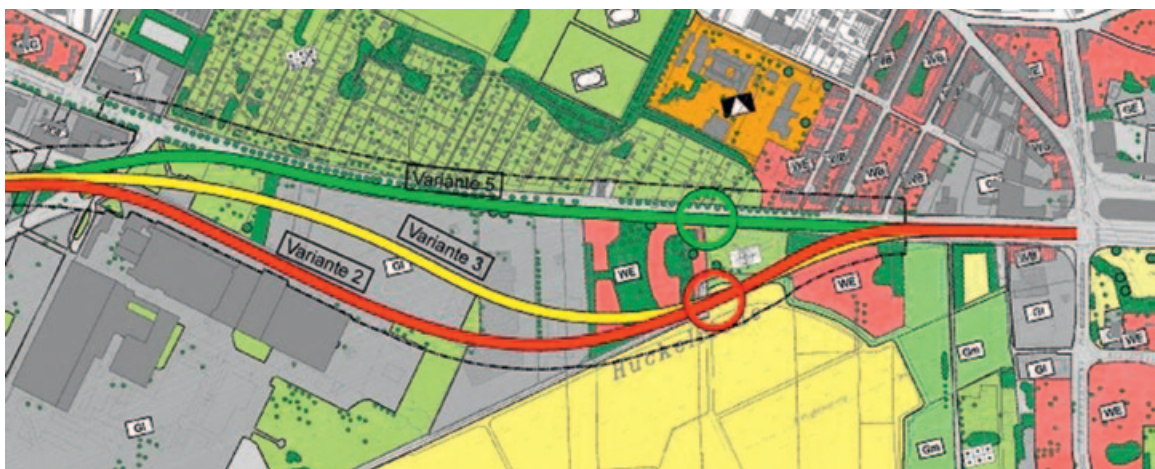
Zur Realisierung des Bauabschnittes müssen zahlreiche Bauwerke hergestellt werden. Die im BA 2/1 begonnene Hochstraße wird dabei um ca. 370 m verlängert. Dadurch wird die Erschließung des Airbus-Standortes über die Neuenlander Straße sichergestellt.

Wegen der sehr beengten Platzverhältnisse entstehen ca. 1.200 m neue Stützwandbauwerke. Zum Schutz gegen Lärm, Sicht- und Blendwirkung werden ca. 3.500 m Schutzwände parallel zur Autobahn errichtet und für verbesserten Lärmschutz entsteht vor Huckelriede ein neues ca. 200 m langes Tunnelbauwerk.

Fertiggestellte
Hochstraße
im BA 2/1



Die vorweg geprüften
Hauptvarianten



- Nordvariante
- Mittelvariante
- Südvariante

Vorgeschichte:

Im Zuge von konzeptionellen Untersuchungen wurden 2004 für diesen Bereich sogenannte Nord-, Mittel- und Südvarianten geprüft. Hieraus erfolgte die verfeinerte Planung auf Basis einer Südvariante, da diese Trassenführung in den Belangen Verkehr, Städtebau, Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit die beste Bewertung erzielte. Eine auf dieser Grundlage erarbeitete und im April 2009 planfestgestellte Trasse wurde beklagt. Aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem November 2010 entschied die Bremer Politik, einen Runden Tisch zur Erarbeitung einer konsensfähigen Lösung einzusetzen.

Die Aufgabe des im Januar 2011 eingesetzten Gremiums war die Erarbeitung einer anwohnerverträglichen, finanzierbaren, zügig umsetzbaren und rechtssicheren Lösung unter Würdigung von städtebaulichen und verkehrsentlasteten Aspekten. Unter Mitwirkung von Vertretern der senatorischen Bereiche, Beiräte, Bürgerinitiativen, Handelskammer, Politik, der GVZ-Entwicklungsgesellschaft und begleitet durch zwei Moderatoren/Moderatorinnen wurden in rund 3 Monaten aus vormals 13 Varianten schließlich 3 Varianten intensiver geprüft. Die sogenannte ›Variante 4SÜD‹ wurde hierbei in allen vorher einvernehmlich festgelegten Zielfeldern gleichermaßen positiv und durchgehend als beste oder zweitbeste Variante bewertet. Sie wurde daher – trotz unterschiedlicher Ausgangsinteressen – von allen Mitgliedern des Runden Tisches getragen. Im Mai 2011 wurde diese Variante von der Bremischen Bürgerschaft bestätigt.

Nach Gesprächen zwischen der bremischen Auftragsverwaltung und dem Bund wurde die Variante nochmals modifiziert. Dabei wurde die Trassenführung beibehalten, die Länge des geplanten Tunnelbauwerkes jedoch erheblich reduziert. Um eine vergleichbare lärmtechnische Wirkung zu erzielen, werden parallel zur Autobahn Lärmschutzwände vorgesehen. Diese angepasste Planung – ›Variante 4SÜD Modifiziert‹ – wurde im Oktober 2012 ebenfalls durch die Bremische Bürgerschaft bestätigt und war Grundlage für das Planfeststellungsverfahren. Der Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses erfolgte im Februar 2015, im Mai 2019 erfolgte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Lückenschlussprojekt. Die Klagen gegen den Beschluss dieses Projektes wurden im Juli 2020 durch das BVerwG Leipzig abgewiesen, somit besteht auch für diesen Bauabschnitt vollziehbares Baurecht.

Möglicher Bauablauf:

Das bisherige Bauablaufkonzept sieht derzeit 7 Bauphasen vor. In den Phasen 1 bis 4 und 7 wird nur in geringem Umfang in den laufenden Verkehr eingegriffen. Relevant sind die Bauphasen 5 und 6, da hier

Entwicklung der vor dem BVerwG Leipzig verhandelten Variante:



Trasse des BA 2/2 gemäß Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2009



Trasse des BA 2/2 nach Abschluss des Runden Tisches, April 2011



Trasse des BA 2/2 nach Abschluss der Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium, Juni 2012

die Nutzung des vorhandenen Tunnel- und Trogbauwerkes nicht möglich ist und sich damit erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsablauf ergeben.

Damit in der Phase der Sperrung des Tunnel-/Trogbauwerkes eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße bestehen bleibt, werden alle Linksabbiegebeziehungen unterbunden. Die Hauptverkehrsbeziehungen werden in diesen beiden Phasen aufrechterhalten.

Die Geometrie des Knotenpunktes ließe ein Linksabbiegen ohne die Anordnung gesonderter Linksabbiegefahrstreifen zu. Damit bleibt im Notfall ein Linksabbiegen für Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge) möglich.



Die A 281 hat mich seit den 1990er Jahren begleitet und endlich ist auch der letzte Bauabschnitt rechtlich in trockenen Tüchern! Denn erst nach dem Schließen des Autobahnringes werden die positiven Wirkungen richtig zum Tragen kommen:

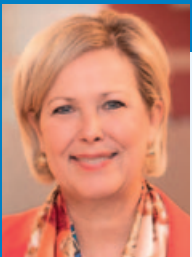
Durch die Staus auf der B 6/B 75 weichen Verkehre nicht mehr auf die Wilhelm-Kaisen-Brücke und die Bürgermeister-Smidt-Brücke aus und belasten die Neustadt und Huckelriede. Der Rückgang der Verkehrsmengen wird die Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zugunsten des Rad- und Fußverkehrs ermöglichen und auch z. B. in der Langemarckstraße, der Kornstraße, der Gastfeldstraße und im Buntentorsteinweg für ein besseres Wohnumfeld, ein verträgliches Miteinander von Rädern, ÖPNV und Autos und die leichtere Querung sorgen.

Dipl.-Ing. Ulrich Just,
bis 2017 Referatsleiter ›Konzeptionelle Verkehrsplanung‹ beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr



Die A 281 ist das bedeutendste Verkehrsinfrastrukturprojekt Bremens. Die letzten Lücken des Autobahnringes um Bremen können nun geschlossen und der Wesertunnel gebaut werden. Die stadtbremischen Häfen sind künftig schneller erreichbar, die Hinterlandanbindung der Industriehäfen, des Holz- und Fabrikenhafens und des Neustädter Hafens wird deutlich verbessert. 4000 Menschen arbeiten in über 100 Unternehmen in den Häfen Bremens, mehr 6 Millionen Tonnen werden dort wasserseitig umgeschlagen. Die stadtbremischen Häfen sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Wenn in einigen Jahren die A 281 fertiggestellt ist, werden die Arbeitsplätze sicherer und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gesteigert. Aber auch die Anwohner im Bremer Westen, in Gröpelingen, Oslebshausen und Walle werden dann weniger von Durchgangsverkehr und Verkehrslärm betroffen sein. Jetzt darf es keine weiteren Verzögerungen geben.

Dr. Heiner Heseler,
Staatsrat a. D.,
Geschäftsführer der ISH –
Initiative Stadtbremische Häfen e. V.



Die Komplettierung der Ringautobahn A 281 ist ein Schlüsselprojekt bremischer Wirtschaftspolitik. Mit der Umsetzung des Lückenschlusses im Bereich Flughafens parallel zu dem im Bau befindlichen Wesertunnel ist ein gerade in den nächs-

ten Jahren wichtiger Entwicklungsschub für die Gewerbegebiete entlang der Trasse, aber auch für Bremen insgesamt zu erwarten. Für die Hafensstandorte in Bremerhaven und Bremen und für den Unternehmensstandort Bremen-Nord verbessert sich mit einer durchgehenden A 281 die Erreichbarkeit maßgeblich.

Mit der A 281 wird erstmals seit langer Zeit in Bremen wieder eine neue Verkehrsverbindung und insbesondere eine neue Weserquerung geschaffen. Wir erwarten daher von der Fertigstellung des Vorhabens wichtige Wachstumspulse für die bremische Wirtschaft.

Janina Marahrens-Hashagen,
Präses der Handelskammer Bremen –
IHK für Bremen und Bremerhaven



Den Neubau der A 281 habe ich über Jahre meines Berufslebens aktiv begleitet. Insbesondere der Bauabschnitt 2/1 mit seinen großen Ingenieurbauwerken wie der Schrägseilbrücke und dem Unterführungsbauwerk unter der

B 75 und der Bahnlinie HB – OL, in welches auch die Anschlussstelle Bremen-Neustadt integriert wurde.

Im BA 3/1 lag der Schwerpunkt in der schonenden Einbettung der Autobahn in Natur und Landschaft. Das Konzept ›Hightech zwischen Laubentpieper und Natura 2000‹ wurde im Jahr 2010 mit dem Sonderpreis der BSVI gewürdigt.

Die Planung des Bauabschnitts 2/2 mit der Verlängerung der Großmarktbrücke und den vielen Zwangspunkten durch die Abstände zu den Gewerbebetrieben war eine spannende Aufgabe. Ich freue mich, dass mit den letzten beiden Bauabschnitten die A 281 vollendet werden kann.

Ludger Schleper,
Leitender Technischer Regierungsdirektor,
Die Autobahn GmbH des Bundes,
Niederlassung Nordwest | Leiter der Außenstelle
Oldenburg



Die A 281 hat mich zu Beginn meiner Tätigkeit nach dem Runden Tisch Mitte 2011 viel beschäftigt, zunächst mit vielen Reisen nach Bonn. Meinen damals noch sehr kleinen Kindern habe ich es so erklärt: »Papa fährt nach Bonn und kauft

eine Autobahn«. Die Jahre sind schnell vergangen, die Kinder schon ziemlich groß geworden. Neben den Abstimmungen im BMV hatten wir viel abzuwägen hinsichtlich der Rechtssicherheit unserer Planungen, Aushandlung von Finanzierungsvereinbarungen, Begleitmaßnahmen, Bürgerbeteiligungen und Finanzierungsvorlagen. Der Weg zu einem rechtskräftig beschlossenen und vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss war kein leichter, viele haben unsere Umwege und Neuauslegungen der Planung kritisch begleitet. Nun können wir endlich mit dem Bau beginnen. Darüber freue ich mich.

Gunnar Polzin,
Leiter der Abteilung Verkehr,
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Der Autobahn-Ringschluss ist nicht nur eines der wichtigsten, sondern auch der meistdiskutierten Bremer Infrastrukturprojekte. Seine Fertigstellung ist seit langem überfällig, nicht nur für die Betriebe am GVZ.

Die jetzige Planung geht zurück auf die Ergebnisse des Runden Tisches 2012, an dem Bürgerinitiativen, Beiräte, Politik und Verwaltung gemeinsam Änderungen an den damals vorliegenden Planungen (»Monsterknoten«) erarbeitet haben. Auch wenn der Bund diesen Vorschlag Bremens nicht vollständig übernommen hat: Für die Neustadt eröffnet die Fertigstellung der A281 gute Optionen für die Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil, insbesondere durch einen Rückbau der Neuenlander Straße. Der Beirat Neustadt hat sich daher mehrfach deutlich für den Bau des BA 2/2 der A281 ausgesprochen.

Annemarie Czichon,
Ortsamtsleiterin Neustadt/Woltmershausen



Die A 281 ist für Wirtschaft und Gesellschaft in Bremen von enormer Bedeutung. Sie dient der Bündelung der Verkehre und entlastet die nachgeordneten Straßen und die Weserbrücken. Sie bringt nachhaltige Effekte durch Verringerung

von Emissionen, Stau, Lärm und Kraftstoffverbrauch.

Für das GVZ Bremen hat die Fertigstellung der A 281 seit nunmehr 35 Jahren höchste Priorität. Mit der GVZ-Gründung Mitte der 1980er Jahre wurde den Unternehmen die ampelfreie Anbindung an die A 1 und A 27 versprochen. Dafür hat sich die GVZ Entwicklungsgesellschaft in den letzten Jahrzehnten unermüdlich engagiert. Nun sind wir froh, dass nach Berücksichtigung aller Betroffenheiten juristische Klarheit herrscht, der Vollendung der A 281 endlich nichts mehr im Wege steht und wir auf der Zielgeraden sind!

Ralph Sandstedt,
Geschäftsführer der GVZ Entwicklungsgesellschaft
Bremen mbH



Mit der Realisierung des BA 2/2 folgt nach vielen Jahren des Planens und Abstimmens das letzte Teilstück der A 281. Nach der baulichen Umsetzung entsteht dann in Verbindung mit den beiden vorhandenen Autobahnen A 1

und A 27 ein Autobahnring um Bremen. Die Umsetzung dieser Fernstraßenbaumaßnahme ist seit vielen Jahren herausragendes Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Bremen. Durch die Schaffung einer weiteren Verbindung zwischen der A 27 und der A 1 wird nicht nur das Bremer Kreuz sowie das Bremer Stadtstraßennetz entlastet, es wird hiermit auch die Voraussetzung einer autoarmen Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig können Wirtschaftsräume neu zusammenwachsen und die Region neue Impulse erfahren. Ich danke allen, die sich über viele Jahre für die Planung und Realisierung der A 281 eingesetzt haben. Mit dem nun anstehenden Baubeginn wird das letzte Puzzlestück der Autobahn-Eckverbindung, dieses gleichermaßen für den Bund als auch Bremen so wichtigen Verkehrsprojektes, in Angriff genommen. Für mich war es sehr wichtig, dieses Vorhaben auch aus der Sicht des Aufsichtsrates der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) begleiten zu dürfen.

Wolfgang Golasowski,
von 2007 bis 2015 Staatsrat beim Senator
für Umwelt, Bau und Verkehr

BA 2/1

AS Bremen- Airport-Stadt

BA 2/2

1

2

3

Aktuelles Bauende BA 2/1

1

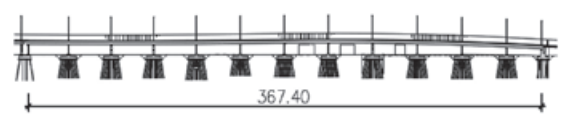




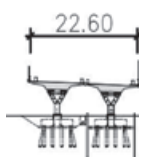
Verlängerung der Hochstraße

Visualisierung der Hochstraße

2 Längsschnitt



Querschnitt



3





4

Bestand Neuenlander Straße



5

Trafohäuschen Flughafen Bremen



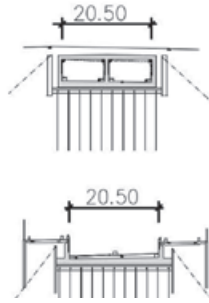
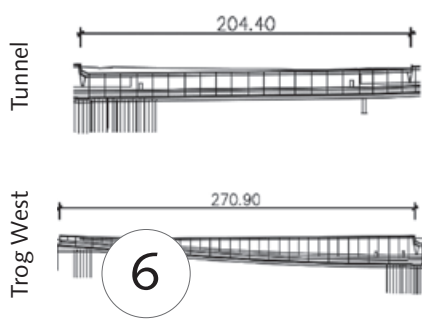
4

5

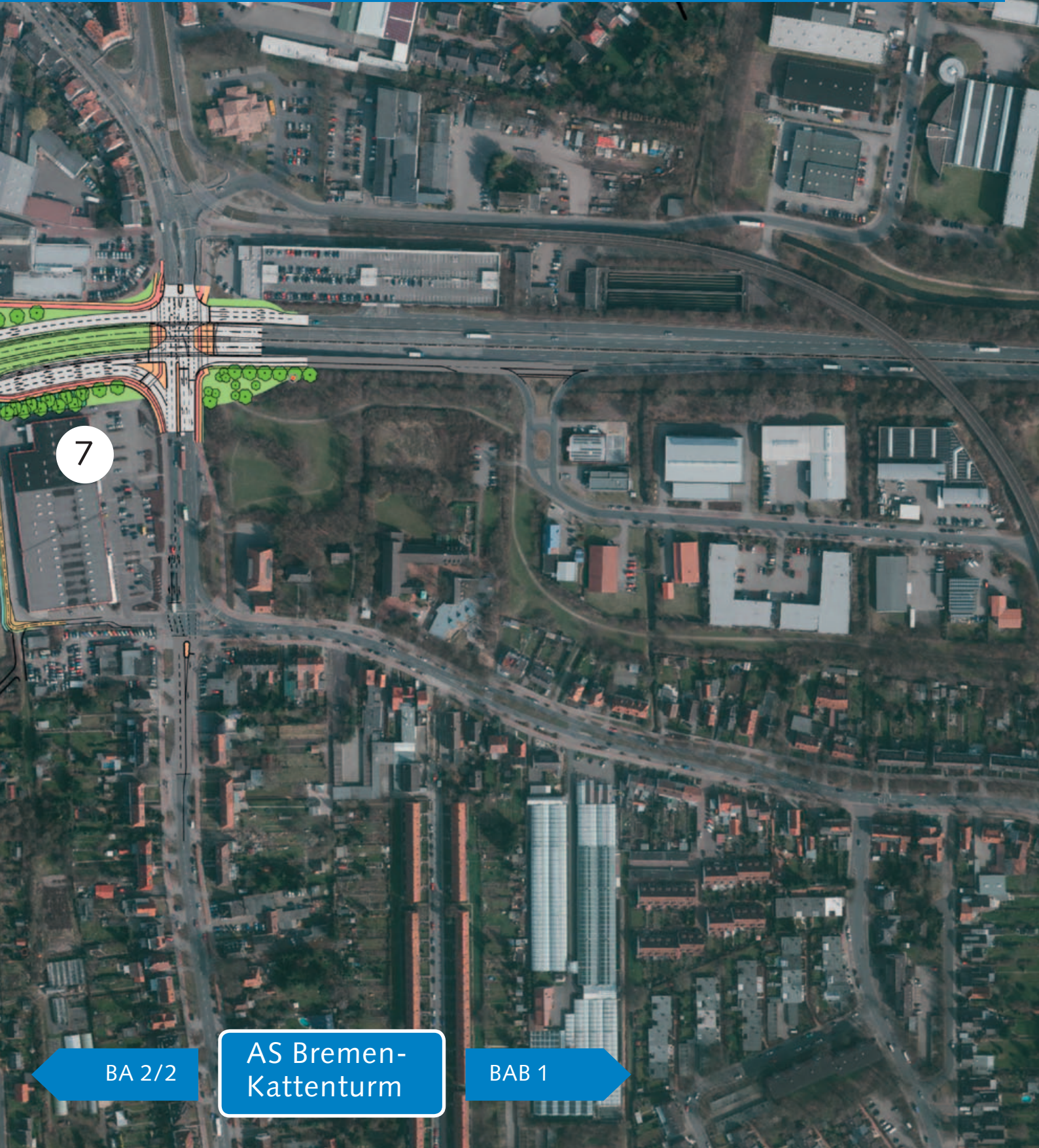
6

Längsschnitt

Querschnitt



Visualisierung Tunnel/Trog



BA 2/2

AS Bremen-Kattenturm

BAB 1

Meilensteine des Planungsablaufs für den BA 2/2

24.11.2010	Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig
Januar bis April 2011	Erarbeitung Variante 4SÜD durch Runden Tisch als Kompromisslösung
11.05.2011	Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zu Variante 4SÜD
Mai 2011 bis Juni 2012	Gespräche zwischen Bund und Bremen zur Realisierbarkeit und Finanzierung des Bauabschnitts, Ergebnis Variante 4SÜD modifiziert
18.10.2012	Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zu Variante 4SÜD modifiziert
14.03.2013/09.04.2013	Festlegung der Lage der Anschlussstelle durch die Beiräte Neustadt und Obervieland
Oktober bis Dezember 2013	Beschluss zur bremischen Mitfinanzierung durch Senat, Baudeputation sowie Haushalts- und Finanzausschuss
24.10.2014	Erteilung des ›Gesehenvermerks‹ für die Variante 4SÜD, modifiziert durch das Bundesministerium
25.02.2015	Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
Mai 2015	Auslegung der Planfeststellungsunterlagen
Dezember 2015/Januar 2016	Auslegung der ersten Planänderung
Mai 2016	Erörterungstermin
März 2017	Auslegung der zweiten Planänderung (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie)
April 2018	Auslegung der dritten Planänderung (Gesamtlärm)
Oktober 2018	Zweiter Erörterungstermin (Wasserrahmenrichtlinie und Gesamtlärm)
Mai 2019	Planfeststellungsbeschluss
20.02.2020	Technische Erörterung mit dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig
24.06.2020	Mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig
02.07.2020	Klageabweisung aller Klagen durch das Bundesverwaltungsgericht Leipzig

Alle anliegenden Grundstücke sind in der Bauphase jederzeit erreichbar. Die Gewerbebetriebe bleiben in allen Bauphasen erreichbar, ebenso bleibt die Nutzung von Fuß- und Radwegen bestehen. Die Erreichbarkeit des Kleingartengebietes Wolfskuhle bleibt ebenfalls gewährleistet.

Für die Bauphase wurde per Prognoseberechnungen abgeschätzt, welche Auswirkungen sich durch Veränderungen am Knotenpunkt auf das umliegende Straßennetz ergeben. Während sich die Verkehrsbelastungen auf dem Zubringer Arsten, der Neuenlander Straße sowie der Kattenturmer Heerstraße reduzieren, nehmen diese u. a. auf der Kornstraße, der Habenhauser Landstraße sowie dem Buntentorsteinweg teilweise deutlich zu.

Zur Minimierung von baustellenbedingten Verkehrsbelastungen wurden in Workshops mit Bürgern und Bürgerinnen sowie Gewerbetreibenden Vorschläge zu reduzierten Belastungen während der Bauzeit diskutiert und geprüft. So soll u. a. über verkehrsbehördliche Anordnung eine verbesserte Situation in den von Umleitungsverkehren während der Bauzeit betroffenen Straßenzügen in der Neustadt erreicht werden. Gewerbetreibende sollen über einen zusätzlichen Anschluss an den Zubringer Arsten erreichbar bleiben und zudem soll eine großräumige Beschilderung erfolgen, um zusätzliche Belastungen in diesen Stadtteilen zu minimieren.

Zudem soll der Kirchweg zwischen Kornstraße und Neuenlander Straße vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme ertüchtigt werden, um die Umleitungsverkehre in der Bauzeit besser aufnehmen zu können. Diese Maßnahme startet Ende 2020.

Parallel dazu wurde eine Planung zur Ertüchtigung der Habenhauser Brückenstraße sowie des Knotenpunktes Habenhauser Brückenstraße/Habenhauser Landstraße durchgeführt. Diese Maßnahme ist geeignet, Umleitungsverkehre resultierend aus der Baumaßnahme BA 2/2 der A 281 besser abführen zu können. Der Bau dieser Maßnahme wurde Anfang September 2020 gestartet und soll im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein.

Bauabschnitt BA 2/2

Verlauf zwischen Neuenlander Ring und AS Bremen-Kattenturm

Planfeststellungsbeschluss: 2019

Länge: ca. 1.900 m

Querschnitt: 4-streifig

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 53.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 202 Mio. EUR, davon ca. 39 Mio. EUR durch Bremen

Bauzeit: ca. 5 Jahre



*Visualisierung
der Hochstraße im
Bereich Airbus*



*Streckenabschnitt
am Flughafen
Richtung Tunnel*



*Tunnel und Trog
mit Blickrichtung
stadteinwärts*

Weitere Maßnahmen

Ausbau des Kirchwegs

Der Kirchweg wird über die Bauzeit des Bauabschnittes BA 2/2 eine Mehrbelastung an Verkehren erfahren. Daher ist geplant, die vorhandene Fahrbahn im Vorlauf zum Bau des BA 2/2 zu sanieren und den Querschnitt neu zu organisieren, um sowohl den verkehrlichen Anforderungen während der Umsetzung des BA 2/2 als auch danach gerecht zu werden.

Im Zuge von Vorplanung und Abstimmung wurde eine Vielzahl an Querschnitten entwickelt, diskutiert und bewertet. Der Kirchweg wird als Hauptroute des Radverkehrsnetzes geführt. Hieraus und aus den zu Grunde liegenden Verkehrszahlen resultiert ein hoher

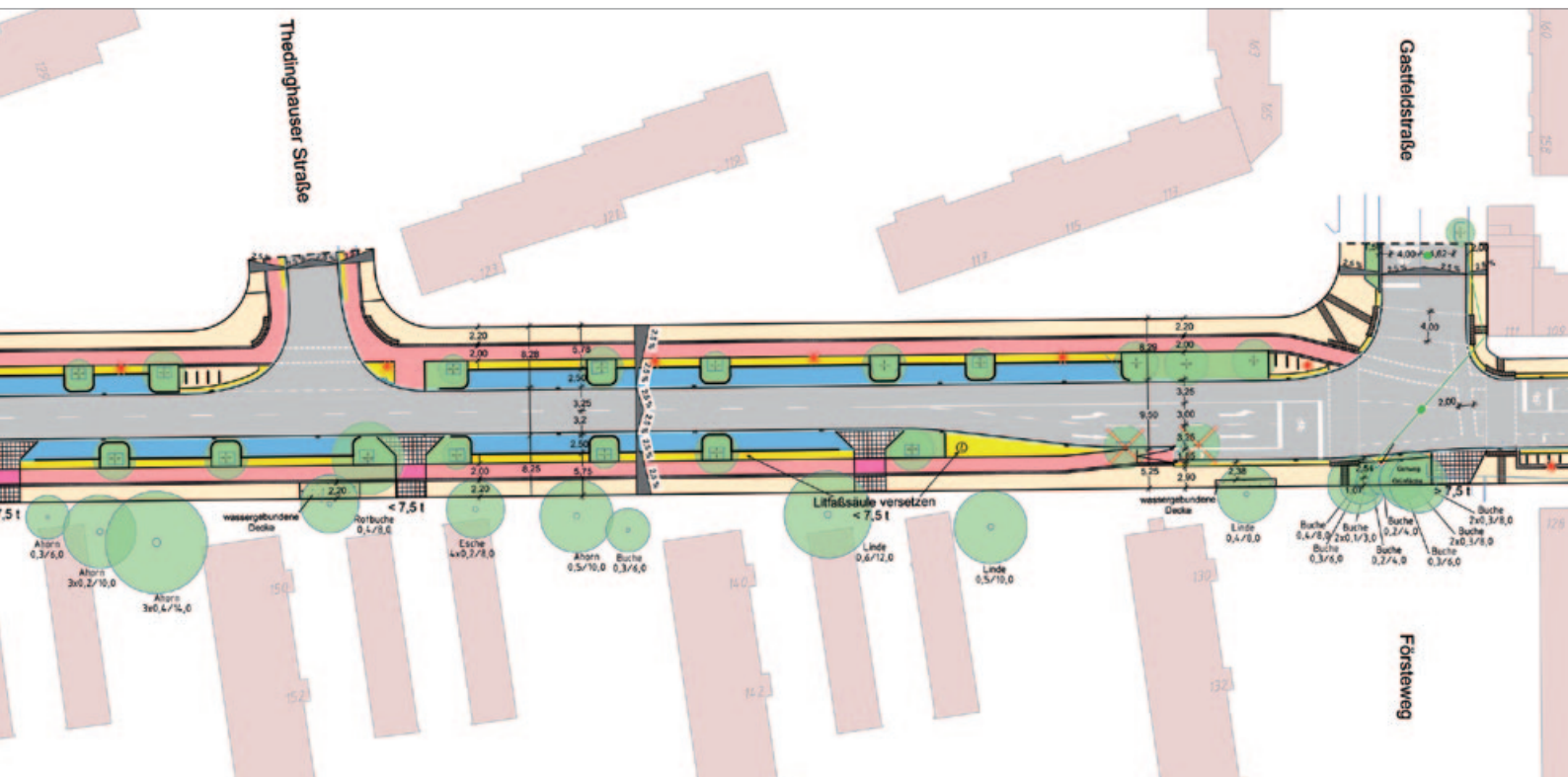
Anspruch an die Verkehrssicherheit. Diese soll durch optimale Begreifbarkeit der Verkehrsanlagen, Gewährleistung der Sichtfelder, Wahl der Verkehrsführung und einer optimierten Gestaltung an Knotenpunkten erreicht werden.

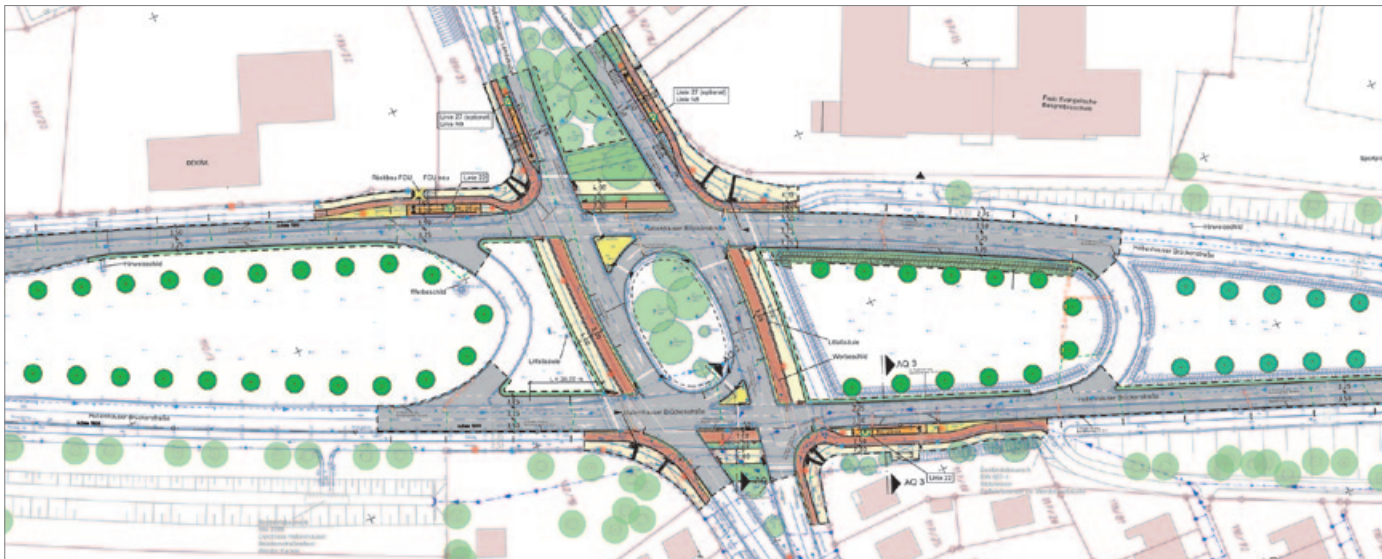
Im südlichen Abschnitt des Kirchwegs zwischen Neuenlander Straße und Gastfeldstraße werden eine Gehwegbreite von 2,50 m, ein separater Radweg in einer Breite von 2,00 m, ein Parkstand mit einer Breite von 2,50 m sowie eine Fahrbahnbreite von 3,25 m je Richtung vorgesehen. Für den nördlichen Abschnitt des Kirchwegs zwischen Gastfeldstraße und Kornstraße ergibt sich ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m, ein Radschutzstreifen für Radfahrende mit einer Breite von 1,60 m, ein südlich der Fahrbahn baulich angeordneten Parkstreifen in einer Breite von 2,00 m. Zwischen Radschutzstreifen und Parkstreifen wird ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 50 cm vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,10 m je Fahrtrichtung.

*Kirchweg:
Die Fahrbahn soll saniert werden, der Verkehrsraum soll besser aufgeteilt werden – für mehr Übersichtlichkeit und Sicherheit*



*Kirchweg:
Übersichtslageplan*





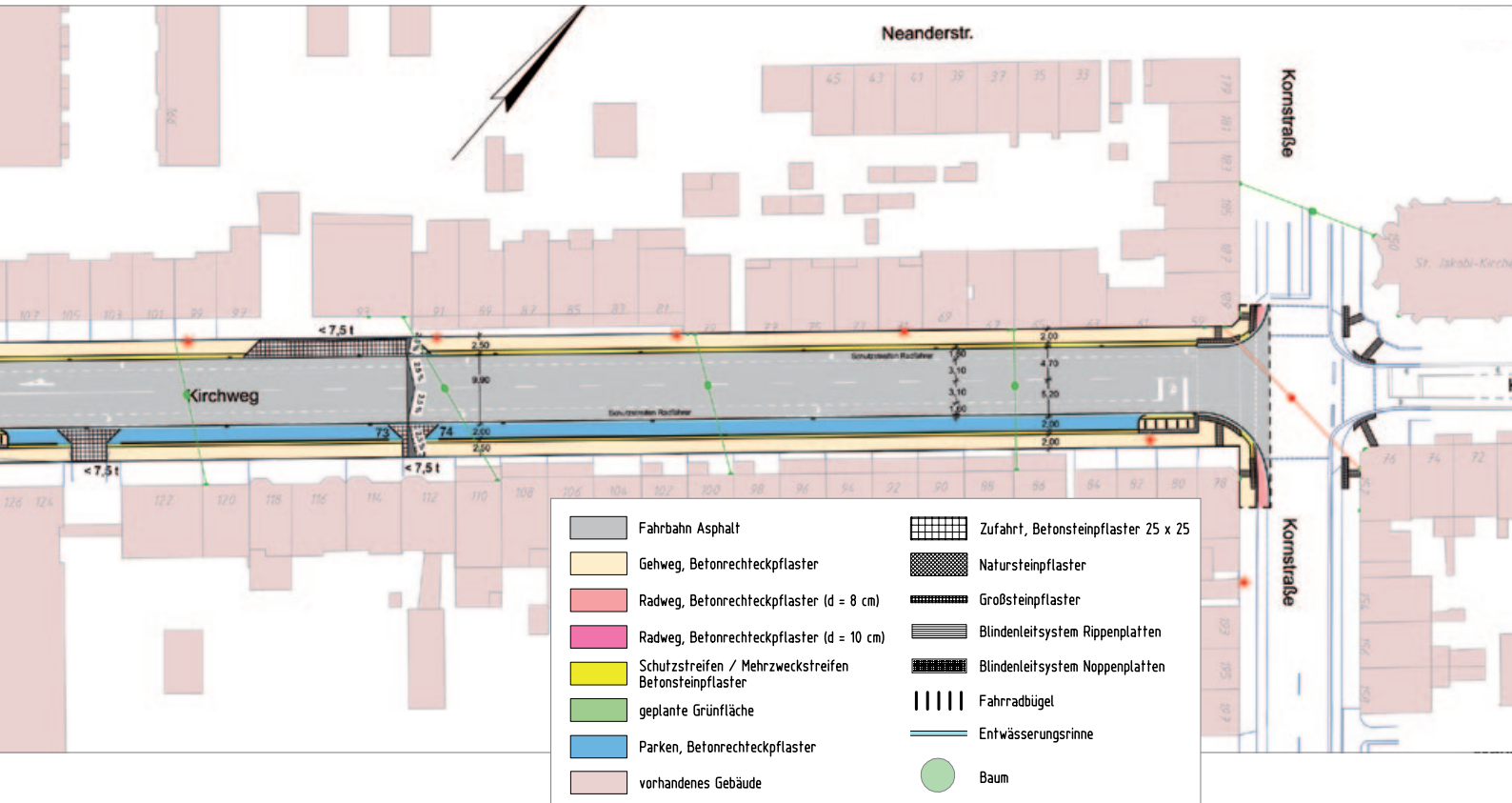
Ausbau der Habenhauser Brückenstraße

Um die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges zu erhöhen, wird die Habenhauser Brückenstraße vom Knotenpunkt Borgwardstraße/Ernst-Buchholz-Straße bis zur Karl-Carstens-Brücke mit jeweils zwei durchgehenden Fahrstreifen je Richtung ausgebaut. Durch den 4-streifigen Ausbau wird der Verkehrsfluss deutlich verbessert. Die Haltestelle Borgwardstraße wird in beide Fahrtrichtungen als Busbucht und die Haltestelle Habenhauser Brückenstraße jeweils als Kapthaltestelle vorgesehen. Alle Haltestellen sowie die beiden großen signalisierten Knotenpunkte mit der Borgwardstraße und der Habenhauser Landstraße

werden barrierefrei umgebaut. Die Furten für Fußgänger und Radfahrer werden in den Knotenpunkten an die Vorgaben der aktuellen Richtlinien angepasst. Im Verlauf der Habenhauser Brückenstraße sind auf dem Grünstreifen zahlreiche Neupflanzungen vorgesehen.

Der Baustart für diese Maßnahme war Anfang September 2020, im Frühjahr 2022 soll die ca. 6 Mio. EUR teure Maßnahme komplett umgesetzt worden sein. Die Erreichbarkeit der Anlieger ist über die gesamte Bauzeit sichergestellt.

*Knotenpunkt
Habenhauser
Brückenstraße/
Habenhauser
Landstraße*



Naturschutz

Mit dem Bau der A 281 sind teilweise erhebliche und nachhaltige Eingriffe in die Natur verbunden, die über unterschiedliche Maßnahmen kompensiert werden müssen. Grundsätzlich gilt, vermeidbare Beeinträchtigungen tatsächlich zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen so weit wie möglich zu minimieren.

Im Rahmen der Planungen einer Autobahn oder eines Autobahnabschnittes sind also naturschutzfachliche Belange wie Flächenverbrauch, Schädigung von Pflanzen und Störung von Tieren zu berücksichtigen und so gering wie möglich zu halten. Dies ist vom Gesetzgeber vorgeschrieben und wird über unterschiedliche Maßnahmen festgelegt. Diese Schritte sind vor, während und nach dem Bau umzusetzen.

Schon bevor der Bau beginnt, werden zum Beispiel abzureißende Gebäude und zu rodende Bäume darauf überprüft, ob Fledermäuse in ihnen leben. Leere Höhlen und Spalten werden sicherheitshalber verschlossen, damit ›niemand einziehen‹ kann. Amphibien werden gefangen und umgesiedelt, damit sie beim Bau nicht zu Schaden kommen. Dies geschieht

mittels eines Amphibienzaunes und eingegrabenen Eimern, die zweimal täglich geleert werden.

Für Vögel und Fledermäuse wurden bereits weit vor Baubeginn an geeigneten Stellen angrenzend Nisthilfen angebracht, damit ohne zeitliche Lücke geeignete Quartiere zur Verfügung stehen. Dabei wurden an Bäumen in einer Kleingartenanlage und an den Gebäuden einer Kinder- und Jugendfarm Sperlingskoloniehäuser, Fledermauskästen und Nisthilfen für einige Singvogelarten installiert.

Wenn Gräben verfüllt oder umgelegt werden müssen, werden vorab die Fische abgefischt und an sicherer Stelle bzw. in vorab erstellten Gräben wieder ausgesetzt. Auch wertvolle Pflanzenbestände können geborgen und umgesetzt werden.

Besondere Bäume werden gegebenenfalls mit Zäunen geschützt. Durch diese und weitere Maßnahmen wird sichergestellt, dass Arten, die unter besonderem Schutz stehen, nicht gestört oder vernichtet werden.

*Abfischen
vor Baubeginn*



*Schließen von
möglichen
Lebensräumen
für Fledermäuse*

*Vor Baubeginn aufgestellter
Amphibienschutzzaun*

*In Eimern eingesammelte
Amphibien*



Vor Baubeginn vorgesehene Nisthilfen



Neue Lebensräume für gefährdete Pflanzenarten, Amphibien, Libellen und Brutvögel

Kompensationsmaßnahmen

Der Verursacher eines baulichen Eingriffs in die Natur ist außerdem verpflichtet, die beeinträchtigte Funktion des Naturhaushaltes am selben Ort zeitnah durch eine andere Maßnahme zu verbessern. Im Falle des Bauabschnitts BA 2/2 der A 281 bedeutet dies, dass zum Beispiel in Trassennähe Gehölzbestände und Hochstaudenfluren angepflanzt und entwickelt werden. Diese stehen dann als Lebensraum insbesondere für Vögel zur Verfügung und werten darüber hinaus das Landschaftsbild auf.

Am Ochtumdeich und im Oberblockland werden zum Ausgleich für die Eingriffe komplexe wasserbauliche Maßnahmen durchgeführt. Die dadurch entstehenden Biotope bieten Lebensräume für gefährdete Pflanzenarten, für Amphibien, Libellen und Fische sowie Brutvögel. Auf Grünflächen werden Flächen extensiviert, was insbesondere für Wiesenvögel zu Verbesserungen führt. Dabei gibt es für die Vögel geeignete Mahd-Zeitpunkte, den Verzicht auf Pflanzenschutzmittel sowie die regulierte Beweidung der Flächen. Diese Maßnahmen kompensieren zusätzlich im Hinblick auf Grundwasserschutzfunktionen, Versiegelung von Böden und dienen als bioklimatische Ausgleichsfunktion.



Daten und Fakten

Daten und Fakten A 281

1970	Aufnahme einer A 5 (Vorgänger der A 281) in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen
1983	Festschreibung der A 281 im Flächennutzungsplan Bremen
1984	Linienbestimmung durch den Bund
2000	Sichtvermerk des Bundes zum BA 2/1
2001	Sichtvermerk des Bundes zum BA 3/1
2002	Planfeststellungsbeschluss für BA 2/1
2002	Baubeginn BA 2/1
2003	Planfeststellungsbeschluss für BA 3/1
2004	Baubeginn BA 3/1
2006	Sichtvermerk des Bundes zum BA 4
2007	Planfeststellungsbeschluss BA 3/2
2008	Verkehrsfreigabe BA 2/1 und BA 3/1
2008	Baubeginn BA 3/2
2010	Planfeststellungsbeschluss für BA 4
2014	Verkehrsfreigabe BA 3/2
2014	Sichtvermerk des Bundes zum BA 2/2
2015	Einleitung Planfeststellungsverfahren BA 2/2
2016	Bundesverkehrswegeplan 2030
2019	Baufreigabe BA 4 und BA 2/2
2019	Baubeginn BA 4
2019	Planfeststellungsbeschluss für BA 2/2
2020	Klageabweisung BA 2/2 durch BVerwG

Bauabschnitt BA 2/1

Verlauf zwischen Warturmer Heerstraße und Neuenlander Ring

Planfeststellungsbeschluss: 2002

Länge: 3.300 m

Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 55.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 244 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 5 Jahre

Bauabschnitt BA 3/1

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und Warturmer Heerstraße

Planfeststellungsbeschluss: 2003

Länge: 2.400 m

Querschnitt: 4-streifig, ohne Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 30.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 47 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 3 Jahre

Bauabschnitt BA 3/2

Verlauf zwischen AS Bremen-Strom und AS Bremen-Seehausen

Planfeststellungsbeschluss: 2007

Länge: 4.200 m

Querschnitt: 4-streifig, mit Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 22.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 47 Mio. EUR

Bauzeit: ca. 5,5 Jahre

Bauabschnitt BA 4

Verlauf zwischen AS Bremen-Seehausen
und AS Bremen-Gröpelingen

Planfeststellungsbeschluss: 2010

Länge: 4.900m

Querschnitt: 4-streifig, teilweise mit Standstreifen

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 40.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 475 Mio. EUR

Bauzeit inkl. Bauvorbereitung: ca. 6,5 Jahre

Bauabschnitt BA 2/2

Verlauf zwischen Neuenlander Ring
und AS Bremen-Kattenturm

Planfeststellungsbeschluss: 2019

Länge: ca. 1.900 m

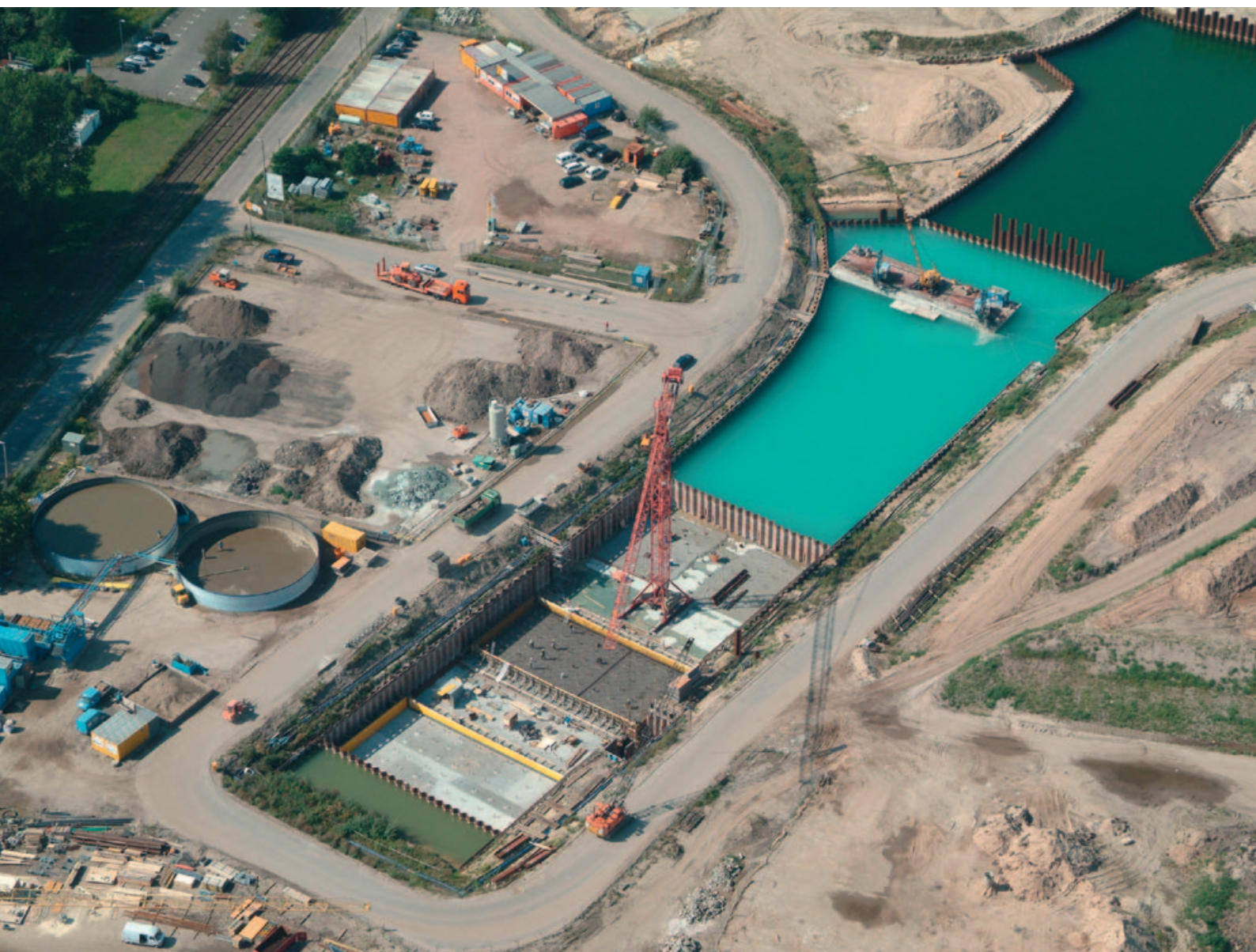
Querschnitt: 4-streifig

Prognostizierte Verkehrsmengen:
ca. 53.000 Kfz/24 h

Kosten: ca. 202 Mio. EUR, davon ca. 39 Mio. EUR
durch Bremen

Bauzeit: ca. 5 Jahre

*Bauabschnitt 2/1:
Baudocks mit
unterschiedlichen
Bauphasen*





Ich freue mich sehr, dass mit dem Spatenstich zum Bauabschnitt 2/2 der A 281 ein langer Planungs- und Diskussionsprozess beendet und mit der Realisierung begonnen wird.

Der 2. Bauabschnitt ist der Schlüsselbaustein zur Schließung des Autobahnringes um Bremen und die Region wartet seit Jahrzehnten zu Recht auf die Realisierung dieser knapp 2 Kilometer langen Strecke. Denn die verbesserte Anbindung des Bremer Flughafens, der Bremer Häfen und des Güterverkehrszentrums sind eine essenzielle Voraussetzung für die weitere Entwicklung in der Stadt. Große Bereiche an der Neuenlander Straße werden von Lärm und Abgasen entlastet und qualitativ aufgewertet.

Der Baubeginn ist außerdem ein positives Signal in den gegenwärtig schwierigen Zeiten.

Dr.-Ing. Iotislav Kountchev,
Leiter der Stabstelle Verkehr/Bund-Länder Koordination bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Kaum zu glauben, dass der Bau zur Fertigstellung der A281 wirklich beginnen soll! Flughafen, GVZ und Neustädter Hafen sehen den Ringschluss seit Jahren herbei, er ist eine wichtige Bedingung für den Wirtschafts- und

Logistikstandort Bremen. Aber auch für die Bürgerinnen und Bürger ist eine funktionstüchtige A 281 eine Entlastung, die für mehr Lebensqualität sorgen wird. Bremens Kern wird massiv vom Verkehr entlastet, wir können auf eine deutliche Senkung der Feinstaub- und Lärmbelastung hoffen, wenn die Lkw-Kolonnen aus der Stadt verschwinden. Ich bin froh, dass dieses Kapitel Bremischer Verkehrsgeschichte nun zu einem Ende kommt, das eine moderne Verkehrsinfrastruktur und die Entlastung der Menschen viel zu lange unnötig ausgebremst hat.

Heiko Strohmann,
verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion



Vor rund 40 Jahren haben die ersten Planungen für die A 281 begonnen. Wir hätten uns für Bremen gewünscht, dass die Fertigstellung schon viel früher realisiert wird. Umso mehr freuen wir uns, dass der Abschnitt 2/2 dieses wichtigen

Vorhabens nun kurz vor dem Baubeginn steht. Jetzt geht es darum, die in Bau befindlichen Abschnitte 4 und 2/2 ohne weitere Verzögerungen fertigzustellen. Zugleich mahnen wir ein gut durchdachtes Baustellenmanagement an. Der Ringanschluss und die zügige Fertigstellung der A 281 sind notwendig, um einen störungsfreien Verkehrsfluss gewährleisten zu können. Fließender Verkehr bedeutet weniger CO₂, weniger Feinstaub, weniger Verkehr in der Innenstadt und vor allem für alle Beteiligten weniger Zeit, die sie im Stau verbringen. Zudem ist die zügige Fertigstellung der A 281 wichtig für den Wirtschafts- und Logistikstandort Bremen.

Thore Schäck,
Abgeordneter der Bremischen Bürgerschaft – FDP Fraktion,
Sprecher für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr



*Bauabschnitt 2/1:
Schrägseilbrücke
über den
Flughafendamm*



*Zugverankerung
der Schrägseile*



*Verkehrsfreigabe des Bauabschnitts 3/2 der A 281 am 29.09.2014:
Gunnar Polzin, Leiter der Obersten Landesstraßenbaubehörde
der Freien Hansestadt Bremen;
Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundes-
minister für Verkehr und digitale Infrastruktur;
Dr. Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der
Freien Hansestadt Bremen;
Jörn Kück, Abteilungsleiter Projekte Freie Hansestadt Bremen,
DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH*

Impressum

Herausgeberin

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,
Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Contrescarpe 72, 28195 Bremen
www.bau.bremen.de

Text und Fotos

DEGES, Gerbracht, Oelgemöller

Gestaltung

machart: Oelgemöller, Heitmann
Vagtstraße 48/49, 28203 Bremen
www.machart-bremen.de

Druck

Zertani, Bremen
Papier: Circle Silk Premium white,
FSC-Recyclingpapier

Stand

November 2020

Herausgeberin

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Freie
Hansestadt
Bremen

Bauherr



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Projektmanagement

DEGES